



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**РУКОВОДИТЕЛЬ**

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@favt.gov.ru

Руководителям (начальникам)  
территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

02.12.2024 № Исх-41762/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

## **Информация по безопасности полетов № 9<sup>1</sup>**

24.11.2024 при выполнении регулярного пассажирского рейса по маршруту: Сочи - Анталья при посадке в аэропорту назначения произошла авария воздушного судна (самолета) (далее - ВС) RRJ-95LR-100 RA-89085 АО «Авиакомпания «Азимут».

На борту ВС находились 5 членов экипажа и 90 пассажиров (включая специалиста для выполнения технического обслуживания).

По предварительным данным, в процессе выравнивания ВС попало в сдвиг ветра, в результате которого произошло грубое приземление с повреждением левой основной опоры шасси с последующим пожаром. ВС остановилось в пределах ВПП. Экипажем был подан сигнал бедствия и принято решение об аварийной эвакуации пассажиров с использованием аварийного трапа. Пожар был ликвидирован аварийно-спасательной командой аэропорта. ВС получило значительные повреждения, экипаж и пассажиры не пострадали.

В соответствии с Приложением 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации расследование проводится авиационными властями Турецкой Республики. Для участия в расследовании назначен уполномоченный представитель Межгосударственного авиационного комитета с участием специалиста Росавиации.

<sup>1</sup> Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

С целью обеспечения безопасности полётов п о р у ч а ю :

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации, эксплуатантов и частных владельцев воздушных судов АОН.

2. Рекомендовать руководителям эксплуатантов и частным владельцам ВС АОН:

2.1. Организовать изучение настоящей информации руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, а также членами летных экипажей ВС.

2.2. Обратить внимание на то, что в документации разработчиков всех типов ВС транспортной категории содержатся рекомендации по предотвращению грубых приземлений. При этом предотвращение грубых приземлений не следует рассматривать как отдельную задачу, решаемую независимо от других аспектов обеспечения безопасности полетов (например, пилотирование в условиях сдвига ветра, предотвращение выкатываний за пределы ВПП, безопасность ухода на второй круг).

2.3. В контексте общего подхода к предотвращению грубых приземлений обратить внимание на следующее:

2.3.1. необходимость включения рекомендаций руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС по предотвращению грубых приземлений в соответствующие разделы руководства по производству полетов эксплуатанта;

2.3.2. регулярный контроль уровня знаний и умения летного состава осознанно применять указанные рекомендации;

2.3.3. обеспечение строгого и постоянного контроля за выполнением указанных рекомендаций в реальных условиях эксплуатации ВС.

2.4. Провести анализ достаточности и эффективности использования данных бортовых средств объективного контроля, являющихся составной частью системы управления безопасностью полетов эксплуатанта, в целях осуществления контроля техники пилотирования (выявления тенденций отклонения в технике пилотирования), а также достаточности и эффективности разработанных и реализованных мероприятий по контролю за соблюдением экипажами технологии работы членов летного экипажа, выполнением стандартных эксплуатационных процедур и выполнением карт контрольных проверок на установленных рубежах.

При организации летной работы и разработке профилактических мероприятий по предотвращению подобных авиационных событий использовать информационные и методические материалы разработчиков ВС, а также видеореконструкции наиболее характерных грубых приземлений, размещенные в АМРИПП Росавиации.

2.5. Предусмотреть периодический пересмотр (ревизию) программы анализа полетных данных с целью учета в ней фактических данных о событиях, создавших угрозу безопасности полетов (в том числе по результатам расследований авиационных происшествий и инцидентов с ВС других эксплуатантов), и

исключения противоречий при определении количественных показателей техники пилотирования при взлете, посадке и уходе на второй круг. Учитывать, что такие события как выкатывание за пределы ВПП, посадка до ВПП, «грубое» приземление, касание ВПП фюзеляжем (капотом двигателя, крылом) могут являться следствием аналогичных ошибок и нарушений при выполнении полета.

2.6. Провести дополнительные занятия с членами летных экипажей по изучению требований пункта 3.90 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП - 128), устанавливающих условия, при которых командир ВС (далее - КВС) обязан прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг).

2.7. Инструкторскому составу обращать особое внимание при выполнении тренажерной подготовки членов летного экипажа на соблюдение стандартных операционных процедур, технологии работы и взаимодействия в экипаже, соблюдение критериев стабилизированного захода на посадку, порядка взаимодействия между пилотирующим пилотом и контролирующим пилотом при принятии решения на выполнение процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг), установленной в стандартных эксплуатационных процедурах докладов и взаимного (перекрестного) контроля между членами экипажа на этапах захода на посадку и посадки.

2.8. В период ввода в строй в качестве КВС при отработке на тренажерном устройстве имитации полета прерванного захода на посадку в программах подготовки предусмотреть выполнение дополнительных заходов на посадку с отработкой прерванного захода (ухода на второй круг) в условиях, предусмотренных пунктом 3.90 ФАП-128, с обязательной оценкой (выводом) в задании на тренировку действий и правильности принятия решения в отрабатываемых условиях.

2.9. Повторно изучить Информацию по безопасности полетов № 5 (письмо Росавиации от 10.06.2023 № Исх-24416/02), обратив внимание руководителей соответствующих структурных подразделений на требования нормативных правовых актов Российской Федерации, направленных на обеспечение безопасности полетов в условиях грозовой деятельности и сдвиге ветра.

3. Обеспечить безусловный контроль выполнения организациями гражданской авиации рекомендаций, изложенных в настоящей информации по безопасности полетов, под персональную ответственность.



Д.В. Ядров

Огарков Михаил Анатольевич  
(495) 645 85 55 доб. 5235